Deutscher Bundestag **Drucksache 18/11350**

18. Wahlperiode 01.03.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Oliver Krischer, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/10963 –

Umsetzung der angekündigten Maßnahmen infolge des Abgasskandals durch die Bundesregierung und Bewertung des Vertragsverletzungsverfahrens

Vorbemerkung der Fragesteller

Als Reaktion auf den Abgasskandal hat sich der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, zuletzt dafür eingesetzt, dass Automobilhersteller freiwillige Selbstverpflichtungen für realistischere Abgaswerte eingehen (vgl. www.faz.net/aktuell/wirtschaft/vw-abgasskandal/dobrindt-will-abgas-selbstverpflichtung-14593087.html, 27. Dezember 2016). Anfang des Jahres 2016 kündigte er bereits an, eigene Schadstoff-Anti-Doping-Tests durchzuführen (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/RedenUndInterviews/2016/VerkehrundMobilitaet/dobrindt-interview-dopingkontrollen-autos.html, 15. Februar 2016). Ergänzt werden sie Medienberichten zufolge offenbar durch die geplante Wiedereinführung der Endrohrmessungen bei der Abgasuntersuchung für alle Fahrzeuge (vgl. www.spiegel.de/auto/aktuell/alexander-dobrindt-verkehrsministerium-will-wieder-strenge-asu-fuer-alle-autos-a-1129837.html, 14. Januar 2017). Fraglich ist, wann und in welcher Form diese Endrohrmessungen, Selbstverpflichtungen und Schadstoff-Anti-Doping-Tests beginnen sollen.

Weiterhin ist offen, wie die Bundesregierung auf das Vertragsverletzungsverfahren der Europäischen Kommission reagieren wird. Die Europäische Kommission hatte im Dezember 2016 angemahnt, dass Deutschland keine Sanktionen gegenüber Volkswagen verhängt hatte. Zudem moniert sie, dass sich die Bundesregierung weigerte, alle Informationen der Untersuchungskommission „Volkswagen“ offenzulegen, die potenzielle Unregelmäßigkeiten bei den Stickoxid-Emissionen der Fahrzeuge betreffen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 28. Februar 2017 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Freiwillige Abgas-Selbstverpflichtungen

1. Welche Hersteller sind bereits eine freiwillige Selbstverpflichtung für realistischere Abgaswerte eingegangen, die Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt von den Autoherstellern eingefordert hatte, und wie viele Hersteller haben angekündigt, künftig eine solche freiwillige Selbstverpflichtung einzugehen?

2. Aus welchen Gründen regt Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt an, Messungen im realen Straßenverkehr allgemein „auf einer definierten Strecke von 100 Kilometern Länge mit Streckenanteilen innerorts und außerorts [zu]machen“ und nicht spezifischer nach den Vorgaben der RDE-Gesetzgebung (www.faz.net/aktuell/wirtschaft/vw-abgasskandal/dobrindt-will-abgas-selbstverpflichtung-14593087.html)?

3. Welche Emissionen sollen die Hersteller im Rahmen der freiwilligen Selbstverpflichtung prüfen?

4. Aus welchen Gründen regt Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt an, im Rahmen dieser freiwilligen Selbstverpflichtungen auch Verbrauchstests durchzuführen?

6. Mit welchen Maßnahmen unterstützt die Bundesregierung Automobilhersteller dabei, freiwillige Selbstverpflichtungen einzugehen?

7. Inwiefern wird die Bundesregierung dabei die Betreuung der von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt vorgeschlagene Online-Plattform verantworten, auf der die Messergebnisse verfügbar gemacht werden sollen?

Die Fragen 1 bis 4 sowie 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Details werden zurzeit erarbeitet.

5. Inwiefern wird sich die Bundesregierung dafür einsetzen, Verbrauchstests im realen Straßenverkehr nicht nur im Rahmen freiwilliger Selbstverpflichtungen durchzuführen, sondern auch im Rahmen des gesetzlich vorgeschriebenen Verfahrens, beispielsweise durch eine Erweiterung der RDE-Gesetzgebung (RDE: Real Driving Emission) um CO_2-Messungen im realen Straßenverkehr?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/6836 vom 26. November 2015, Antwort zu Frage 8, verwiesen.

Schadstoff-Anti-Doping-Tests

8. Ist mit den von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt angekündigten Schadstoff-Anti-Doping-Tests eine kontinuierliche Feldüberwachung von bereits in Betrieb befindlichen Fahrzeugen gemeint?

Im Rahmen der Tests werden auch in Betrieb befindliche Fahrzeuge getestet.

9. Inwiefern werden bei den Schadstoff-Anti-Doping-Tests neben Tests auf dem Rollenprüfstand auch Tests im realen Straßenverkehr mit Anlagen zur mobilen Emissionsmessung (PEMS) erfolgen, und welche Testverfahren bzw. Testzyklen sollen bei den Tests jeweils angewendet werden?

12. Werden die Schadstoff-Anti-Doping-Tests eine Überprüfung der On-Board-Diagnosesysteme hinsichtlich möglicher Manipulationen beinhalten?

    Wenn ja, wie genau soll geprüft werden?

    Wenn nein, warum werden die Tests diese Überprüfung nicht beinhalten?

Die Fragen 9 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Tests werden auf Grundlage der gesetzlich vorgeschriebenen Prüfverfahren durchgeführt werden und zudem die Überprüfung von möglichen Manipulationen sowohl auf dem Rollenprüfstand, als auch bei Tests mit portablen Messsystemen beinhalten.

10. Wie viele eigene Rollenprüfstände und PEMS-Anlagen werden für die Schadstoff-Anti-Doping-Tests benötigt, und wie viele dieser eigenen Prüfstände und PEMS-Anlagen sind bereits einsatzbereit?

Für die Tests stehen bereits zwei portable Messsysteme zur Verfügung. Für den Aufbau eines Rollenprüfstands laufen die Vorbereitungen.

11. Welche Emissionen (z. B. Stickoxide, Partikel, Kohlendioxid) sollen im Rahmen der Schadstoff-Anti-Doping-Tests gemessen werden, und wie begründet sich diese Auswahl?

Es werden Abgasemissionen ermittelt, die auch im Rahmen der Typgenehmigung zu bestimmen sind.

13. Inwiefern werden die Schadstoff-Anti-Doping-Tests oder andere Maßnahmen die Prüfung von Katalysatoren und Dieselpartikelfiltern in Fahrzeugen umfassen, um sicherzustellen, dass der Einsatz mangelhafter Katalysatoren und Dieselpartikelfilter vermieden wird?

Es wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

14. Welche Bundesbehörde wird die Schadstoff-Anti-Doping-Tests durchführen, und welche Bundesbehörde wird die fachliche Aufsicht über die Schadstoff-Anti-Doping-Tests innehaben?

Die Tests werden durch das Kraftfahrt-Bundesamt durchgeführt.

15. In welchem Umfang sollen jährlich Schadstoff-Anti-Doping-Tests durchgeführt werden (bitte nach Anzahl der Prüfungen und Größe der Stichproben aufschlüsseln)?

Das Programm hierzu wird derzeit erarbeitet.

16. Nach welchem Verfahren sollen dabei die Fahrzeuge ausgewählt werden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 15 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

17. Inwiefern werden dabei insbesondere in Betrieb befindliche Fahrzeuge geprüft, die nicht durch die Hersteller bereitgestellt werden, sondern nach direkter Kontaktaufnahme der Prüfstelle durch private Fahrzeughalter?

Es wird auf die Antwort zu Frage 15 verwiesen.

18. Sind Rechtsänderungen zur Durchführung dieser Schadstoff-Anti-Doping-Tests notwendig, und wenn ja, welche?

Wenn nein, aufgrund welcher Rechtsgrundlage sollen sie durchgeführt werden?

Die Zuständigkeit und die Vorgaben zur Marktüberwachung werden derzeit auf EU-Ebene neu geregelt. Die Bundesregierung setzt sich dabei dafür ein, dass EU-weit harmonisierte Anforderungen zur Marktüberwachung von Fahrzeugen festgelegt werden.

19. Welche Konsequenzen folgen, wenn sich bei den Schadstoff-Anti-Doping-Tests Abweichungen zu den Herstellerangaben bzw. den für die Typgenehmigung ermittelten Werten ergeben?

Das kommt auf den Einzelfall an.

20. Welche Konsequenzen folgen insbesondere, wenn sich bei den Schadstoff-Anti-Doping-Tests Grenzwertüberschreitungen ergeben?

Es wird auf die Antwort zu Frage 19 verwiesen.

Abgasuntersuchung

21. Inwiefern trifft ein Medienbericht zu, nach dem das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eine Wiedereinführung der Endrohrmessungen bei der Abgasuntersuchung für alle Fahrzeuge plane, und wann soll die Wiedereinführung in Kraft treten?

22. Inwiefern soll den wiedereingeführten Endrohrmessungen dabei auch ein überarbeitetes Messverfahren zugrunde liegen, das den Erkenntnissen aus dem Abgasskandal Rechnung trägt?

23. Inwiefern ist vorgesehen, die Abgasuntersuchung insbesondere so zu erweitern, dass On-Board-Diagnose-Systeme auf mögliche Manipulationen überprüft werden?

Die Fragen 21 bis 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) unternimmt derzeit konkrete Schritte zur Änderung der Abgasuntersuchung (AU). Ziel ist es, durch die Einführung einer generellen Endrohrmessung für alle Fahrzeuge den vorliegenden Verbesserungsnotwendigkeiten Rechnung zu tragen. Neben der Prüfung der On-Board-Diagnose (OBD) soll hierzu die Messung der Abgase am Endrohr obligatorisch durchgeführt werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vertragsverletzungsverfahren

24. Inwiefern hält die Bundesregierung das Vertragsverletzungsverfahren der Europäischen Kommission vom Dezember 2016 in Bezug auf mangelnde Sanktionen der Bundesregierung gegenüber Volkswagen sowie die Weigerung der Bundesregierung, alle Informationen der Untersuchungskommission „Volkswagen“ offenzulegen, für gerechtfertigt?

Die Bundesregierung hält das genannte Vertragsverletzungsverfahren nicht für gerechtfertigt.

25. Welche wirksamen, verhältnismäßigen und abschreckenden Sanktionen hat die Bundesregierung im Rahmen des Abgasskandals gegenüber Volkswagen ergriffen, und wie erklärt sich die Bundesregierung, dass die Europäische Kommission diese nicht als ausreichend erachtet?

Das Kraftfahrt-Bundesamt hat einen verbindlichen Rückruf angeordnet. Bei den Staatsanwaltschaften laufen derzeit Ermittlungen gegenüber verschiedenen Beteiligten der Volkswagen AG, die noch nicht abgeschlossen sind.

26. Welche wirksamen, verhältnismäßigen und abschreckenden Sanktionen wird die Bundesregierung nunmehr ergreifen, so dass die Europäische Kommission ihr Vertragsverletzungsverfahren einstellen wird?

Es wird auf die Antwort zu Frage 24 verwiesen.

27. Auf welche Informationen der Untersuchungskommission „Volkswagen“ bezieht sich die Europäische Kommission nach Kenntnis der Bundesregierung bei ihrer Einschätzung, dass Deutschland nicht alle notwendigen Informationen zur Verfügung gestellt habe?

Das BMVI hat der Europäischen Kommission stets alle notwendigen Informationen übermittelt.

28. Inwiefern wird die Bundesregierung diese Informationen nunmehr nachliefern, so dass die Europäische Kommission ihr Vertragsverletzungsverfahren einstellen wird, und um welche Informationen handelt es sich?

Es wird auf die Antwort zu Frage 27 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333